Cec
folio
FRC
10049

OBSERVATIONS

Sur les questions relatives au département des ponts et chaussées, qui ont été discutées à la séance de l'Assemblée Nationale du 5 juin 1790, et ajournées à la fin du travail général du Comité des Finances.

La conservation d'un centre d'administration des ponts et chaussées, et d'une école pour les ingénieurs constitue l'objet principal du décret qui a été proposé sur cette matiere par le Comité des Finances : ces deux parties de ce projet de décret, et la seconde sur-tout relative à l'école, ont été accueillies diversement. On se propose ici de répondre brièvement aux principales objections qui ont été faites à cet égard. Ces réponses seront d'autant plus sommaires, qu'on aura souvent lieu de renvoyer au mémoire publié au mois de janvier dernier sur le département des ponts et chaussées, dans lequel toutes ces objections avoient été prévues et discutées.

Le projet de conserver une administration ou direction générale des ponts et chaussées paroît avoir réuni assez généralement les suffrages, et on a senti la nécessité d'un point central; on prétend seulement que *la dépense que cette direction occasionneroit a semblé susceptible d'un examen ultérieur.*

Il seroit trop long d'entrer ici dans le détail des différens articles qui composent cette dépense; mais on peut assurer qu'ils ont tous été examinés par le Comité des Finances; on peut d'ailleurs recourir à cet égard au mémoire ci-dessus cité, savoir (pages 78 et 79) pour les frais de l'école, et (de la

THE NEWBERRY LIBRARY

M+W 11352

page 81 à la page 84) pour ceux des inspecteurs-généraux : ces deux objets à eux seuls forment une dépense de 150,000 liv. dans les 206,000 liv. que le décret propose d'attribuer pour les frais généraux d'administration.

Quant à l'école, *son utilité a d'abord été mise en doute ; on a prétendu que beaucoup d'arts, et notamment celui de l'architecture fleurissoient sans école.*

Il suffit sur ce point d'observer que les principaux états de l'Europe ont, aux frais du trésor public, des écoles de peinture, de sculpture, d'architecture, etc. ; que, lorsque les sujets ont fait leurs études dans ces écoles, s'il s'en trouve de meilleures du même genre dans les royaumes voisins, on les y envoie pour leur fournir les moyens de donner à leurs talens toute la perfection dont ils sont susceptibles, et que la France, quant à l'art de l'ingénieur des ponts et chaussées, jouit de cette supériorité à l'égard des autres états ; car l'Espagne, le Portugal, la Suede, le Danemarck, la cour de Vienne, la Russie, et autres, ont envoyé à différentes époques des sujets s'instruire à l'école des ponts et chaussées, ou ont demandé qu'on leur en donnât de tout formés. Cette confiance si flatteuse suffiroit seule pour assurer le mérite de l'école et mettre son utilité hors de doute.

Mais cette école paroîtra indispensable si on veut réfléchir sur l'ensemble des connoissances qui composent le plan d'étude de celui qui se destine à la carriere des ponts et chaussées : ces connoissances sortent entièrement de la sphere de celles de l'architecture ordinaire, pour lesquelles on trouve presque par-tout des exemples à suivre ; mais ce n'est qu'à l'école des ponts et chaussées qu'existe et que peut exister la réunion des plans, modeles et machines de toute espece relatifs aux travaux de l'universalité du royaume ; et ce n'est que dans ce cours d'études qu'on peut trouver les moyens de réunir la pratique à la théorie, moyens que fournisssent les divers travaux auxquels les éleves sont attachés, lorsque de premieres

connoissances les ont mis en état de profiter de ce genre d'instruction. (Voy. pag. 75 et 76.) On ne s'étendra pas davantage sur les preuves de ces vérités qui se trouvent développées dans le discours préliminaire de la *Science de l'ingénieur des ponts et chaussées*, faisant partie de l'*Encyclopédie méthodique* (1).

On assure que quelques membres de l'Assemblée Nationale, qui d'ailleurs opinoient pour la conservation de l'école des ponts et chaussées, ont cependant proposé » de la diviser « en deux, dont l'une seroit établie à Amiens et l'autre à « Toulouse. » Qu'il a été proposé aussi » de déterminer que « les sujets qui se présenteroient sans avoir étudié à cette « école, seroient admis aux examens exigés, et pourroient être « nommés sous-ingénieurs lorsqu'on leur auroit reconnu les « talens suffisans. »

La premiere de ces propositions a été faite sans doute dans la vue d'épargner aux éleves des frais de voyage et de rendre en même temps leurs études moins dispendieuses en plaçant ces écoles hors de la capitale. Mais cette proposition, pour de bien médiocres avantages, feroit perdre à l'école tous ceux qu'elle retire de son unité et de son établissement dans la capitale. (Voy. pag. 98, 99 et 100.)

Quant à la seconde proposition elle anéantiroit entièrement cette école; car il ne seroit plus possible d'y entretenir l'émulation si un sujet qui n'y auroit pas étudié, mais qui, par quelques hasards heureux, auroit trouvé les moyens de s'instruire dans l'art des ponts et chaussées, pouvoit venir se mettre sur les rangs. Celui qui aura d'avance acquis des connoissances pourra

---

(1) Cet ouvrage est de M. de Prony, auteur de la nouvelle *Architecture hydraulique* et ingénieur des ponts et chaussées, qui est actuellement employé au pont de Louis XVI. Le discours préliminaire se trouve dans le troisieme volume du Dictionnaire de mathématiques de cette nouvelle encyclopédie.

espérer d'y être admis facilement, et il pourra se flatter ensuite d'être placé, en très peu de temps, comme cela arrive déja actuellement à ceux qui y entrent avec un fonds d'instruction. Si donc l'école est conservée, il faut, par une conséquence nécessaire, n'admettre aux places de sous-ingénieurs que les sujets qui y auront étudié.

On a dit en second lieu *que les pays d'états avoient leurs ingénieurs particuliers, et qu'en cette partie leur administration valoit bien celle des pays d'élection.*

Quant à cette objection on opposera l'expérience constante qui a prouvé au contraire que les ingénieurs des pays d'état n'étoient pas, à beaucoup près aussi instruits que ceux des ponts et chaussées ; et on pourroit à ce sujet rapporter nombre de plaintes contre ces ingénieurs particuliers, et citer des ouvrages qui ont également péché et par le défaut de solidité et par le défaut d'économie. Mais ce qui prouve sans réplique l'insuffisance de ces ingénieurs, c'est que, tels qu'ils sont encore, ils ont toujours été recrutés, en grande partie, à l'école des ponts et chaussées, de laquelle au surplus ces provinces, par un vice de leur régime en cette partie, ne tiroient que les sujets les plus médiocres : aussi les pays d'état se sont-ils vu plus d'une fois obligés d'emprunter le secours des ingénieurs des ponts et chaussées lorsqu'ils se trouvoient engagés dans des travaux importans. (Voy. le mémoire pag. 104 et 105.)

On a accusé les ingénieurs des ponts et chaussés *d'être de mauvais constructeurs, et on a prétendu que plusieurs de leurs ouvrages avoient été si mal faits, qu'il avoit fallu les recommencer au bout de peu d'années.*

On ose assurer que l'opinion la plus générale est contraire à une pareille inculpation. Les ingénieurs des ponts et chaussées ont obtenu un assez grand nombre de succès pour que quelques accidens ne pussent en effacer le mérite. La critique s'est fort appuyée sur les désastres arrivés au pont de Tours :

mais si les détails des causes qui les ont produits étoient bien connus, les reproches s'évanouiroient d'eux-mêmes. Il suffira de dire ici que les fondations de ce pont, par lesquelles il a manqué, ont été faites par un homme qui ne sortoit point de l'école des ponts et chaussées, et que même ces fondations, dès le commencement, avoient laissé des doutes sur leur solidité. Qu'on oppose à cet événement malheureux, et encore à quelques autres, la foule de monumens aussi beaux que durables, d'inventions aussi ingénieuses qu'utiles, dont les ponts et chaussées ont enrichi les arts et les sciences depuis l'institution de l'école, et l'on ne pourra s'empêcher de convenir que la compensation des éloges et de la critique doit être entièrement en leur faveur. On s'en convaincra encore davantage si on jette un coup-d'œil de comparaison sur les ouvrages conduits par d'autres artistes. Le mauvais succès des travaux Perrache et de presque tous les différens canaux entrepris dans le royaume par des compagnies particulieres, suffiroit pour démontrer tout l'avantage d'employer de préférence les ingénieurs des ponts et chaussées.

Enfin on a présenté l'idée *de réunir les ponts et chaussées au génie militaire.*

Cette idée ne pourroit être adoptée sans nuire infiniment et au service militaire et au service civil; et les ingénieurs, ainsi réunis, bien loin d'être également utiles et en temps de paix et en temps de guerre, ne rendroient plus que des services imparfaits et dans l'un et dans l'autre cas. Comment pourroit-on d'ailleurs mettre un corps militaire aux ordres des départemens et des municipalités? et comment pourroit-on se déterminer à prendre ce parti dans l'instant où l'on doute si les ingénieurs des ponts et chaussées, comme corporation, n'auroient pas eux-mêmes quelques inconvéniens? Cette derniere réflexion mérite la plus grande attention de la part de l'Assemblée Nationale. (Voy. les pages 107-110.)

La proposition de réunir les ponts et chaussées au génie

militaire est donc inadmissible et contraire aux principes qui se lient à la constitution ; et d'ailleurs les officiers les plus éclairés de ce corps se bornent à demander qu'on leur rende les travaux des ports maritimes de commerce. C'est ce que vient de faire un membre de ce même corps, député à l'Assemblée Nationale, *dans ses considérations sur le corps royal du génie, présentées au Comité militaire.* Il n'a sans doute pas eu connoissance de la réponse à M. d'Arçon, qui se trouve pag. 110 et suiv. du mémoire sur le département des ponts et chaussées ; car il reprend absolument les motifs déja combattus dans ce mémoire ; et il les reprend, sans faire la moindre mention des réponses qui leur ont été opposées : il parle de l'*usurpation* des ingénieurs des ponts et chaussées, comme si jamais l'administration civile, et surtout sous les ministeres de MM. de Belle-Isle et de Choiseul, avoit pu seulement concevoir des projets d'envahissement sur l'administration militaire. Il parle des *tristes succès* des ingénieurs des ponts et chaussées à Landau, dont les ouvrages ne sont pas conduits par ces ingénieurs ; enfin il leur oppose également ceux de Cherbourg, du Havre et de Dunkerque. Mais on peut sur tous ces travaux consulter le département de la marine, les commandans des provinces, et particulièrement, sur le Havre et Dunkerque, le commerce et les députés de ces deux villes à l'Assemblée Nationale. Cet auteur finit par demander pour le génie militaire une espece d'inspection sur tous les travaux des frontieres, tels que les ports, chemins, canaux, ou tous autres quelconques qui pourront avoir rapport à la défense. Ce n'est point une inspection qu'on peut demander pour ces travaux qui seront sous celle des départemens respectifs ; mais c'est simplement le concert déja prescrit entre le civil et le militaire par l'ordonnance concernant le corps du génie, du 31 décembre 1776, dont il ne paroît pas au surplus qu'on se soit encore écarté jusqu'à ce moment. (Voyez les pages 111 et 112.) Enfin tous les ouvrages autres que ceux purement

militaires, et notamment les ports de commerce, doivent même, d'après le projet de décret, se trouver sous la surveillance des départemens, sous laquelle, encore une fois, on ne peut imaginer de placer un corps militaire, qui, par la nature de ses principales fonctions, restera toujours, d'un autre côté, sous les ordres immédiats du pouvoir exécutif.

Après avoir combattu les objections faites par un petit nombre de membres de l'Assemblée Nationale contre la conservation des ponts et chaussées, on osera proposer quelques observations sur une disposition de ce projet même de décret qui propose de les conserver ; et on le fera avec d'autant plus d'assurance, qu'on croit que cette disposition iroit contre l'objet du Comité des Finances, et qu'elle détruiroit une institution dont il a semblé reconnoître toute l'utilité ; car le résultat de ce décret seroit de conserver la direction générale et l'école des ponts et chaussées, mais d'anéantir entièrement la corporation des ingénieurs, tandis qu'il paroît qu'il faut se borner à en faire disparoître les inconvéniens, et qu'il faut soigneusement, en même temps, en conserver les avantages.

La disposition dont il s'agit se trouve dans l'article 6 du titre II relatif à l'école des ponts et chaussées, qui est conçu en ces termes :

« Les assemblées de département paieront et choisiront leurs « ingénieurs ; mais elles ne pourront les prendre que parmi ceux « qui auront été déclarés éligibles par l'assemblée des ponts « et chaussées et les examinateurs qui lui sont adjoints par « l'article 2.

« Elles pourront pareillement les déplacer, en instruisant la « direction des ponts et chaussées des motifs qui les détermi- « neront. »

Des deux dispositions que contient cet article, on commencera par reconnoître que la derniere, relative au déplacement, semble parfaitement convenable : car les départemens, ayant la dispositions des fonds qu'ils emploieront à leurs travaux,

doivent avoir également le droit de se défaire des agens mis sous leurs ordres, lorsque, par des motifs quelconques, ils jugeront qu'ils ne leur conviennent pas. La nécessité d'accéder à ce déplacement, quand il seroit demandé par les départemens, avoit déja été reconnue par le mémoire sur le département des ponts et chaussées; mais on croit devoir aller plus loin et jusqu'à leur laisser la faculté de faire eux-mêmes ce qu'on n'auroit pu leur refuser s'ils l'avoient exigé. On pense donc fermement qu'il faut, ainsi que le propose le Comité des Finances, laisser aux départemens la liberté de déplacer leurs ingénieurs : mais on estime en même temps que ce déplacement, lorsqu'il n'aura pas eu de motifs graves, et qu'il ne résultera ni du défaut de délicatesse, ni du défaut de capacité; on estime, dit-on, que, dans ce cas, il ne devra pas être un obstacle à ce qu'on place les sujets dans d'autres départemens. Il paroît, au surplus, que l'intention du Comité des Finances a été la même à cet égard, puisqu'il a proposé, dans le cas d'un déplacement, d'instruire la direction des ponts et chaussées des motifs qui l'auroient déterminé.

Quant à la disposition relative au choix à faire des éleves pour les nominations aux places de sous-ingénieurs, c'est ici où l'on se trouve forcé d'être d'une opinion absolument contraire à celle du Comité des Finances; car la liberté qu'on est d'avis de laisser aux départemens de déplacer leurs ingénieurs n'entraîne nullement la nécessité de leur en donner le choix. La liberté de les déplacer est une faculté privée et de discipline intérieure, qui tient à l'autorité particuliere attribuée à chaque assemblée de département sur les travaux de son ressort, ainsi que sur les agens qui les font exécuter, et qui ne touche en rien à l'ordre général, puisque ce déplacement ne doit même pas rendre un ingénieur inhabile à être employé dans un autre département : mais le choix des sujets semble tenir à des rapports d'ordre public qui doivent obliger à le laisser toujours dans la même main. Le Comité des Finances, par une disposition

tion qui est une conséquence nécessaire de la conservation de l'école, propose, à la vérité, d'astreindre les assemblées de département à ne faire leur choix que parmi les éleves de cette école dont la capacité auroit été reconnue, et qui auroient été déclarés éligibles d'après des examens précédens : mais il est bien important d'observer qu'indépendamment de l'aptitude générale qui sera reconnue lors de ces examens, il en est encore une relative qui, d'après les dispositions naturelles de ces mêmes sujets, le genre d'étude auquel ils se seront le plus appliqués pendant leur séjour à l'école, l'espece de travaux qu'ils auront été le plus à portée de suivre, les rendra toujours plus propres à telle place qu'à telle autre. Les chefs de l'école peuvent seuls bien juger, et sur-tout juger impartialement, ces dispositions particulieres, tandis que les départemens, abusés par des sollicitations, et les éleves eux-mêmes, mus par des intérêts personnels, donneront lieu le plus souvent à des choix qui pourront être très contraires au bien du service. De plus, ces choix tomberont presque toujours sur des sujets des départemens ; et quoique, dans la nouvelle forme d'administration, et vu la plus grande surveillance qui nécessairement en résultera, il ne doive pas y avoir autant d'inconvénient que dans l'ancienne à employer les ingénieurs dans leur pays natal, il en reste cependant encore de très grands, dont les effets peuvent avoir des conséquences infiniment nuisibles ; par exemple, les sous-ingénieurs, après avoir obtenu d'être placés dans le lieu de leur naissance, et être parvenus ensuite à l'époque à laquelle ils pourront prétendre à être promus au grade d'ingénieur en chef, ne manqueront pas de solliciter cette place dans le même département lorsqu'elle s'y trouvera vacante : s'ils l'obtiennent, ce qui, par une suite nécessaire, arrivera fréquemment, ils parcourront ainsi, sans être presque sortis du lieu qui les aura vus naître, une carriere dans le cours de laquelle, suivant l'ancien état des choses, ils se trouvoient dans le cas, par leur passage successif dans plusieurs provinces, de connoître une

grande partie du royaume et des travaux qui s'y exécutoient. On perdra certainement par là un des principaux avantages de l'institution des ponts et chaussées. Enfin, de même que la connoissance que les départemens auront été à portée de prendre des sujets mis sous leurs ordres doit leur donner le droit en même temps que la possibilité de juger s'il leur convient ou non de les conserver, de même la connoissance que le directeur et les chefs de l'école peuvent seuls avoir des éleves qui y auront étudié doit porter à leur laisser le soin de les choisir pour les places de sous-ingénieurs. Pour bien faire un choix, il faut être à portée de comparer; et pour pouvoir comparer, il faut connoître les objets de comparaison.

Enfin on observera que ce premier choix n'est pas, à beaucoup près, le seul ni le plus important dont il doive être question; il en est d'autres qui dérivent de la nécessité d'avancer les ingénieurs pour exciter leur émulation, et de l'avantage de les appliquer à des travaux plus importans en raison des progrès de leurs connoissances et de leur expérience. Tous ces choix, et les déplacemens et remplacemens qui en seront les suites nécessaires, ne pourront absolument être laissés aux départemens : cette vérité constante, établie dans le mémoire, et qui est une des plus fortes preuves de la nécessité d'un centre commun, est d'ailleurs tellement facile à sentir, qu'il seroit inutile de la développer davantage. S'il est donc incontestable que l'avancement progressif des ingénieurs ne puisse concerner les départemens, on ne voit pas de motif pour leur laisser le premier choix à l'école et pour contrarier, dans ce seul cas, un principe qui doit être uniforme. Il y auroit de plus un grand avantage à charger des choix la direction des ponts et chaussées, en ce que dès-lors elle en deviendroit, en quelque sorte, responsable; et qu'elle ne pourroit l'être sans cela. Les départemens n'auront absolument rien à craindre de ces mêmes choix, lorsque la liberté de congédier les sujets dont ils ne seront pas contens leur garantira les efforts que feront ces derniers pour

mériter leurs suffrages. En un mot, que faut-il assurer aux départemens? des agens qui leur conviennent; et on y parviendra en les constituant, en grande partie, arbitres de leur sort.

Il paroît donc démontré qu'il est indispensable de remettre dans une même main tout ce qui tient au choix et à l'avancement des ingénieurs; et s'il en étoit autrement, on perdroit tous les avantages de l'émulation et de l'instruction progressive, qui ne peuvent exister qu'au moyen des changemens décidés par les circonstances et par les dispositions différentes des sujets.

Il ne faut pas perdre de vue encore une fois qu'en conservant tous les avantages de la corporation, on se trouve, en même temps, à l'abri de ses inconvéniens, puisque les ingénieurs, séparés dès leur sortie de l'école, sont dispersés dans tout le royaume, et sans correspondance générale entre eux, et puisqu'il n'y a plus, dans le fait, de véritable corporation lorsque les membres sont amovibles par une autre main que celle qui les a placés.

Si l'Assemblée Nationale adopte le décret qui lui est proposé par le Comité des Finances, et qu'elle croie, en même temps, devoir y faire le changement qu'on ose lui indiquer, on croit qu'alors il sera facile, dès ce moment, d'appliquer l'organisation des ponts et chaussées à la nouvelle division du royaume, et même de le faire sans de grands changemens, d'autant que beaucoup de départemens demanderont certainement à conserver les ingénieurs déja employés dans les parties qui forment leurs nouveaux arrondissemens, et que tous ceux qui se trouvent dans les provinces des ci-devant pays d'états, ou autres qui avoient leurs ingénieurs particuliers, seront, dès ce moment, censés faire partie des ingénieurs des ponts et chaussées, et devront être employés comme tels.

On pense donc que le projet de décret proposé par le Comité des Finances doit être adopté dans tout son contenu, à l'exception seulement de la clause qui donne aux départemens

f17

la désignation des ingénieurs, laquelle semble devoir être laissée aux chefs de l'école. Par là, le centre d'administration fournira les sujets qu'il aura formés, qu'il connoîtra, et dont il pourra répondre; les départemens, de leur côté, auront tous les moyens de s'en faire obéir et respecter. Enfin, s'il est des choix qu'une nation libre et éclairée doive faire elle-même, ce ne sont bien certainement que ceux par lesquels elle transmet une portion du pouvoir public, mais non pas ceux des agens destinés à être soumis à l'autorité de ses délégués; et elle doit sur-tout s'interdir ces derniers choix lorsque la nature des choses met un obstacle absolu à ce qu'elle les fasse utilement elle-même. C'est ainsi que, conformément au but et même aux propres expressions du rapporteur du Comité des Finances, *on laissera au gouvernement ce que lui seul peut faire, et aux citoyens ce qu'ils peuvent faire mieux que le gouvernement.*